262
NAVAL
VP-1
NAVAL

P-95A
FAB
7
FORÇA AÉREA BRASILEIRA
51

REVISTA

FORÇA AÉREA

www.forcaaerea.com.br

A Revista Brasileira de Aviação Militar

Rafale Cara-a-Cara

Fotografando a Fera

Grifos

De prontidão na Amazônia

A400M

Um novo clássico

Ano 11 Nº 42 — Mar/Abr/Mai 2006 R$ 9,50

Atlântico Sul

Uma saga pouco conhecida

ACTION EDITORA

1906 - 2006 100 ANOS Primeiro vôo do Avião - Brasil

REVISTA
FORÇA AÉREA
www.forcaaerea.com.br
A Revista Brasileira de Aviação Militar

Ano 11 Nº 42 – Mar/Abr/Mai 2006

24 A400M
O Transporte Global da Airbus

32 Páreo Duro
Haverá espaço para o Super Tucano na IAF?

38 Os Grifos
Na defesa da fronteira ocidental brasileira

48 A Emoção de uma Rajada
Cara-a-Cara com o Dassault Rafale

56 Fortalecendo o Escudo
Novo sistema de defesa anti-aérea para o Brasil

64 Pura Versatilidad!
Voando o CASA C-212 nos céus da Andaluzia

72 Cumprindo o Acordo
A Saga do Bandeirulha na Guerra das Malvinas

Capa: *Convidado pela Dassault, Carlos Lorch realizou uma inédita sessão fotográfica em céus franceses, sendo explorada a exuberante capacidade de manobra do mais novo caça francês – o Rafale.*

Editorial: *Em recente visita à Base Aérea de Porto Velho, Alexandre Durão acompanhou algumas missões de emprego dos novos vetores do Esquadrão Grifo, registrando o A-29 evoluindo em seu novo* habitat.

Diretor
Carlos Lorch

Colaborador de Textos Senior
Jackson Flores Jr.

Fotos
Alexandre Durão, Carlos Lorch, Jackson Flores Jr., Randy Jolly, Wagner Ziegelmeyer, Newman Homrich, Peter Steinemann, José Leandro P.Casella, Katsuhiko Tokunaga.

Arte
Alexandre Argozino, Marco Antônio Coelho Pullin, Pete West, Mike Badrocke, Roberto Celegatti Filho, Euro Campos Duncan Rodrigues.

Texto
Ricardo Bonalume Neto, Luciano R. Melo Ribeiro, Rui Moreira Lima, Silvio Potengy, Javier Bonilla, José Rebelo Meira de Vasconcelos, Ricardo Amares, Marcelo Mendonça, Eduardo Baruffi Valente, Lon Nordeen, Miguel Dau, Antonio Luís Sapienza, Salvador Mafé Huertas, Claudio Caceres Godoy, José Leandro P. Casella, Robert Hewson, Shlomo Aloni, Juan Carlos Cicalesi, Santiago Rivas, Osíris Gomes do Nascimento, Robert F. Dorr.

Revisão
Márcia Pignataro

Comercial
Apoio ao Cliente - *Márcio Mundim*
Assessoria Comercial - *Raimundo Carlos Bezerra*

Produção
João Augusto Simões Rodrigues

Jornalista Responsável
Isabela Pimenta

Os artigos contidos nesta revista não expressam necessariamente as opiniões dos editores. É proibida qualquer reprodução de matérias aqui contidas sem a permissão por escrito da editora.

Distribuição no Brasil: DINAP S.A.- Caixa Postal 2505
06053-990 - OSASCO - SP - Tel:(11)810-4800 - Fax:(11)868-3018

Copyright © 2006 – Action Editora – ISSN 1413-2281

Action Editora Ltda.
Av. das Américas, 3333 sala 817 - Barra da Tijuca
Rio de Janeiro – RJ - CEP 22631-003 - Tel/Fax: (21) 3325-7229

pág.24

pág.3

pág.4

pág.

Cumprindo o Acordo

O Embraer EMB-111 Bandeirulha em Combate no Atlântico Sul

Julio E. Kalauz
Capitão-de-Fragata Aviador Naval – Armada Argentina

Introdução

Já se passaram quase 24 anos desde a Guerra das Malvinas/Falklands, um conflito que trouxe à tona realidades antes desconhecidas e que modificou de forma marcante a geopolítica da região. Após os combates, tão lastimáveis quanto espetaculares, ficou definitivamente marcada na opinião pública mundial a reivindicação da Argentina pela soberania de ilhas antes praticamente desconhecidas. O que no campo militar se configurou numa derrota que incluiu pesadas baixas e a rendição de forças no terreno, no campo diplomático a Guerra sem dúvida alguma alçou o protesto, antes limitado, a um novo patamar de importância.

No entanto, foi talvez no âmbito do balanço militar sul-americano que a Guerra das Malvinas/Falklands mais trouxe modificações, uma vez que ela ajudou a desarmar a antiga rivalidade político-militar entre os dois principais países da região: o Brasil e a Argentina. Isto permitiu uma desmobilização da fronteira entre os dois países, pavimentando não somente o caminho para a criação do Mercosul no campo econômico, mas também a guinada do foco dos setores militares brasileiros para a região mais importante para o futuro do país, a Amazônia.

Quando o Reino Unido reagiu à Operação Rosário, à invasão das Ilhas Malvinas/Falklands e Geórgia do Sul enviando uma frota para o Atlântico Sul, os países do continente se viram numa situação delicada no tocante às atitudes que deveriam ser tomadas por sua diplomacia. Situação esta devida ao TIAR (Tratado Interamericano de Assistência Recíproca), assinado no Rio de Janeiro em 2 de setembro de 1947. Este tratado, firmado por todos os países que compõem a Organização dos Estados Americanos, tem como propósito a manutenção da paz e a segurança do continente através da mútua proteção dos países das Américas contra ameaças e agressão por parte de qualquer país não-americano. Assim, os países da América Latina, e mais precisamente os da América do Sul, viram-se obrigados legalmente a apoiar o signatário em conflito, no caso, a Argentina.

Os Estados Unidos, por sua vez, ficaram em situação ainda mais complicada, uma vez que, além de signatário do TIAR, eles são também participantes da OTAN (Organização do Tratado do Atlântico Norte), e que prevê igual providência no que se refere aos seus participantes. Enquanto a diplomacia norte-americana tratava de buscar uma solução mediada para o conflito, a *realpolitik* que rege os rumos governamentais daquele país entrou em marcha assim que ficou constatado que uma solução diplomática seria impossível. Antes mesmo de a frota britânica se aproximar da zona de conflito, o apoio norte-americano já havia sido iniciado. Afinal, os ingleses sempre foram os aliados mais tradicionais e confiáveis da nação americana. Esperar qualquer outro tipo de atitude seria pretensão inocente. O auxílio logístico, militar e de inteligência prestado pelos norte-americanos ao Reino Unido foi fundamental para o sucesso britânico no conflito. As forças armadas daquele país se encontravam em pleno processo de transição tecnológica na época, e faltavam-lhes fundamentais equipamentos e capacidades.

No dia 1º de maio de 1982, baseados em um estudo da US Navy que alertava para a fragilidade da cadeia logística da frota britânica, os Estados Unidos resolveram apoiar em 100% o esforço de guerra inglês. Em 24 horas, equipamentos dos mais diversos começavam a ser transferidos de estoques americanos para as forças britânicas. A Ilha de Ascensão foi suprida com mais unidades de purificação de água, camas de campanha em acomodações de campanha, e cerca de 12,5 milhões de galões de combustível de aviação, sem o qual a ponte aérea logística entre o Reino Unido e as ilhas não teria sido possível. Além dos AIM-9L Sidewinder de última geração, foram entregues mísseis antirradiação Shrike – já com as freqüências dos radares argentinos na cabeça de guiamento – e mísseis de ombro Stinger para uso das unidades de forças especiais. Não fosse só isso, um satélite foi desviado para o Atlântico Sul a fim de não somente prover ligação de comunicações, mas também para que os navios de inteligência, como o HMS Endurance, pudessem interceptar as mensagens cifradas das comunicações argentinas.

A relação abaixo enumera o material que foi transferido dos estoques de guerra norte-americanos para as forças britânicas ao longo do conflito:

200 Mísseis ar-ar AIM-9L Sidewinder
350 Válvulas de escape para Torpedos
Placas para adaptação dos AIM-9L nos caças Harrier
Antenas parabólicas para comunicações satelitais
8 Sistemas de mísseis antiaéreos Stinger
Equipamento para detecção de submarinos
1 Canhão antiaéreo Vulcan Phalanx
Cartuchos de *flares* para o sistema M130

Apesar do reduzido período em que permaneceram voando com as cores da Armada Argentina, os Embraer EMB-111 Bandeirulha prestaram uma inestimável contribuição ao esforço de guerra desenvolvido pelo Comando da Aviação Naval (COAN) argentino durante o conflito Malvinas/Falklands. Arte Roberto Celegatti.

Devido à obsolescência dos aviões P-2V7 Netuno, os recém-chegados Bandeirulha foram imediatamente configurados para o padrão da Aviação Naval argentina e, tão logo possível, foram colocados na linha de vôo cumprindo missões de esclarecimento. Foto Jorge F. Nuñez Padim.

Mísseis Antinavio Harpoon
Projéteis de iluminação de 60 mm lançados por morteiro
Mísseis Antirradiação Shrike
Munição alto-explosiva de 40 mm
18 Conteineres de lançamento CTU-2A
Diversos outros tipos de munição
4.700 toneladas de placas de ferro para pista de pouso
Óculos de visão noturna
1 Motor de helicóptero CH-47
Pequenos fogões de Campanha
12,5 Milhões de galões de combustível de aviação
Pacotes de ração para patrulhas de longa duração

Fonte: The Economist (3 de março de 1984) e Departamento de Defesa norte-americano

Se observarmos somente a capacidade providenciada aos caças Sea Harrier no lançamento de mísseis *all-aspect* já teria valido o esforço, uma vez que foi aquela combinação aeronave-míssil que determinou a superioridade aérea britânica sobre o Teatro de Operações. E aqui estamos falando de somente um equipamento de uma lista impressionante.

Alguns países sul-americanos optaram pela neutralidade, caso, por exemplo, do Uruguai, dependente de seu comércio exterior e de sua posição como centro financeiro para a sobrevivência nacional. O Chile, envolvido desde os anos 70 em disputas fronteiriças com a Argentina, optaram por apoiar o Reino Unido. O Peru apoiou abertamente a Argentina, transferindo para aquele país diversos tipos de equipamentos, os mais visíveis dos quais sendo caças Mirage 5. E o Brasil adotou postura semelhante à norte-americana, mas observou, dentro de suas possibilidades, um alto grau de responsabilidade repassando através do sistema de *leasing* para o país vizinho duas aeronaves Embraer EMB-111 Bandeirulha de seus estoques operacionais.

A postura brasileira obedeceu integralmente o tratado do qual o país é signatário, observando-se ainda a ausência de equipamentos de ponta, como mísseis antinavio e aeronaves de primeira linha, que poderiam, caso tivessem sido transferidos, alterar resultados de enfrentamentos isolados do conflito. Aeronaves de patrulha marítima e de treinamento não configuravam a transferência de equipamentos de ataque, o que permitiu ao Brasil apoiar o vizinho em conflito, sem, no entanto, agredir um país amigo como é a Inglaterra.

No nível geopolítico, o apoio brasileiro acabou possibilitando que no pós-guerra fosse desarmada a situação de rivalidade entre os dois governos, o que não somente diminuiu os gastos com a mobilização de meios na fronteira entre os dois países, mas uma visão militar muito mais racional para ambos os países. No caso brasileiro, esta economia de meios e recursos vem permitindo que suas forças armadas possam se dedicar com maior intensidade à defesa da Região Amazônica, parte fundamental do país que excita a cobiça internacional.

Um Pedaço da História

Há cerca de dez anos, um amigo me fez chegar às mãos um artigo de grande interesse para uma publicação como a Revista Força Aérea. Trata-se de um relato escrito pelo então Capitão-de-Fragata Aviador Naval Julio E. Kalauz, oficial que comandou o destacamento de aeronaves Embraer EMB-111 na Guerra das Malvinas/Falklands. Publicado na Argentina logo após a guerra, já estava em domínio público por mais que no Brasil o assunto ainda fosse considerado "furo de reportagem". Após diversos anos de tentativas, finalmente conseguimos obter a autorização para publicação do artigo do Comandante Kalauz graças ao apoio da aditância naval argentina em Brasília. O artigo que se segue, intitulado "Malvinas – Orgulho de uma Lembrança", é não somente o testemunho do oficial que comandou a unidade de EMB-111 naquele conflito, mas o relato de um pequeno episódio que ajudou a modificar a estrutura geopolítica do Cone Sul de forma extremamente positiva.

Malvinas – Orgulho de uma Lembrança

Quando ficou evidente que os velhos aviões Netuno estavam chegando ao final de sua vida útil, a Armada Argentina correu para dotar a sua Aviação Naval de um esclarecedor que o substituísse, urgida pela batalha que se estava por levar a cabo contra as Forças Navais Britânicas que rapidamente chegavam ao Atlântico Sul. Esta é a história dos homens que prepararam e operaram duas aeronaves EMB-111 Bandeirulha, arrendadas do Brasil, relatada por aquele que foi o chefe do que veio a ser chamado "Grupo Embraer".

Quase vinte e um anos se passaram desde aqueles momentos e feitos que gravaram profundamente a memória dos argentinos – dos que participamos e daqueles que, de uma ou de outra maneira, acompanharam com intensa emoção a seqüência das ações.

O dia 2 de abril de 1982 surpreendeu muita gente. Nós, Oficiais Superiores, que efetuávamos o Curso de Estado-Maior na Escola de Guerra Naval, não fomos exceção. Salvo por alguns indícios furtivos que alertavam acerca de acontecimentos de importância prestes a acontecer, o curso nunca teve conhecimento completo do que se estava preparando.

Passados os momentos de emoção, alegria e orgulho de ver tremular nosso pavilhão nas terras reconquistadas, e de dor pela perda de um camarada, chegou até nós a realidade da nova situação. O curso acadêmico foi suspenso e todos os alunos foram destinados às unidades que precisavam completar suas dotações. Tive a satisfação e o orgulho de ser incluído na primeira mensagem naval que designava os novos destinos. Devia apresentar-me à minha antiga unidade, a Esquadrilha Aeronaval de Esclarecimento. Foi numa quarta-feira 7 de abril, começo da Semana Santa, e nesse mesmo dia já iria me apresentar na Base Aeronaval Comandante Espora, onde ficava aquela unidade.

É notável a facilidade com que o ser humano se adapta a situações mutáveis e distintas. Rapidamente guardei os livros, apontamentos, planilhas de exposições, transparências e toda a bagagem que acompanha um aluno da Escola de Guerra, e passei a preparar meu equipamento de vôo. Este estava devidamente guardado, dado às escassas possibilidades de poder voar em função de estar imerso no mundo acadêmico.

De Volta à Esquadrilha de Esclarecimento

Nessa mesma noite, eu me desloquei num vôo comercial até à unidade. Não vem ao caso detalhar o que significa se despedir de seus fami-

liares, particularmente para empreender uma tarefa cujo regresso não estava assegurado.

Uma vez apresentado na Esquadrilha, rapidamente efetuei os períodos de vôo necessários para requalificar-me como Comandante de Aeronave. Isto não significou demasiado esforço já que, alguns meses antes, eu voara operacionalmente na Esquadrilha.

Os velhos Netuno haviam participado de vôos antes e depois da Operação Rosário, e conseqüentemente se encontravam desgastados pelo esforço das missões realizadas. A unidade estava se preparando para futuras operações de esclarecimento, de minagem e anti-submarino. A atividade era prodigiosa. Não somente devíamos nos preparar, completando o adestramento de nossas tripulações, mas também serviríamos como instrutores para as tripulações de KC-130 Hercules da Força Aérea que operavam de Comandante Espora. Estes aviões deviam levar carga às Malvinas, efetuar práticas de reabastecimento em vôo com nossos aviões de ataque (A-4 e Super Etendard) e colaborar em tarefas de busca de unidades de superfície em áreas determinadas. Pessoalmente ministrei aulas às tripulações dos Hercules. Tratei de explicar, na forma mais resumida possível, as características do vôo sobre o mar, a teoria e a prática do esclarecimento, o significado da ameaça da aviação embarcada inimiga, dos mísseis em uso e seus alcances, os procedimentos para a defesa antiaérea de uma frota, os métodos para se evadir da patrulha aérea de combate, as melhores alturas de busca, vôo abaixo e entre os lóbulos radar e outras técnicas. Sinceramente, era impossível em três ou quatro aulas resumir e transmitir anos de experiência naval. Ademais, devíamos cumprir tarefas de assessoramento em vôos de busca realizados pelos KC-130 e Boeing 707, o que foi feito com total eficácia. Tanto foi assim que as rotas de busca dos vôos de 707 que detectaram a Frota Britânica à altura de Salvador (BA), no Brasil, foram traçadas por aviadores navais, que também compuseram as tripulações das referidas aeronaves. Não cabe dúvida de que nos momentos difíceis se acentuam a camaradagem e o espírito de colaboração.

Em fins de abril, o pessoal da Armada deixou de integrar as tripulações dos KC e dos Boeing da Força Aérea.

No sábado 10 de abril embarquei em um KC-130 que efetuava um apoio logístico a Puerto Argentino e foi assim que pisei pela primeira vez nas Ilhas Malvinas. Nesse dia foram efetuadas 48 aterrissagens com aeronaves de apoio logístico, tanto militares como civis. A profusão de bandeiras argentinas que se podia apreciar na aproximação da pista constituía um magnífico espetáculo. Cada barraca, casebre, assentamento ou edifício ocupado por pessoal argentino tinha à sua frente tremulando um pavilhão azul e branco.

Rapidamente me encaminhei ao hangar sede da Estação Aeronaval Malvinas, onde com emoção saudei meus camaradas que se encontravam destacados, entre eles tripulações de Tracker e Electra. Trocamos mensagens e comentários, entreguei os boletins do dia e cumpri com a tarefa de coordenação para a qual havia sido destacado. O KC havia finalizado sua descarga e tive que embarcar para empreender o regresso a Comandante Espora.

A preparação da Esquadrilha continuava em um ritmo febril. Estava previsto que em poucos dias dois aviões seriam destacados para operar de Rio Grande.

Em 16 de abril recebi a ordem de coordenar com autoridades da Força Aérea em Comodoro Rivadavia um exercício de vetoração para aviões de ataque contra unidades navais. Para tanto me desloquei de avião no período da tarde. Efetuamos as coordenações, foi disposto um exercício de comunicações e vetoração de aviões até um ponto eqüidistante de acordo com os respectivos raios de ação, o qual ficou situado entre a Grande Malvina e o continente. O objetivo era encontrar um navio mercante, informar, manter o acompanhamento e, de forma sucessiva, controlar e vetorar as distintas aeronaves que decolavam de suas respectivas bases. O único inconveniente consistia em que era muito provável que não se encontrasse o navio no ponto pré-calculado. Sugeri, então, materializar o ponto com marcas luminosas em caso de não encontrar um navio naquele lugar.

Regressei naquela mesma noite a Espora, pois no dia seguinte decolava às 05h:00m no Netuno 2-P-112 com o então Capitão-Tenente Arbini rumo à área de exercício. A aterrissagem seria em Rio Grande, já que este avião seria baseado definitivamente no Sul do país para

Logo após o término do conflito foi realizada, em junho de 1982, uma passagem em revista à Esquadrilha Aeronaval Anti-Submarino. No segundo plano, aviões EMB-111 Bendeirulha imediatamente antes de serem trasladados de volta para o Brasil. Foto arquivo Juan Carlos Cicalesi e Santiago Rivas.

Após a chegada à Argentina, os dois Bandeirulha arrendados à Embraer foram configurados para o padrão estabelecido pelo Comando da Aviação Naval para realizar as missões de esclarecimento. Durante os 22 dias em que foram empregados no conflito eles cumpriram 39 missões de combate totalizando 206 horas de vôo, ao todo os EMB-111 voaram 350 horas com as cores da Armada Argentina. Para operar estas aeronaves recém-recebidas, o COAN se mobilizou e rapidamente qualificou quatro comandantes de aeronave, três pilotos e quatro navegadores. Foto arquivo Juan Carlos Cicalesi e Santiago Rivas.

futuras operações. Chegando na área, como havia previsto, não foi detectado nenhum navio mercante e se deu começo ao exercício, informando a hora da suposta detecção.

Nos momentos em que se simulava o acompanhamento, enquanto esperávamos a chegada dos primeiros aviões, escutamos pelo intercomunicador a voz do operador radar que informava:

– Eco intermitente a 60 milhas.

Dado que o tempo o permitia, decidi investigar. Nas proximidades do contato radar, este desapareceu da tela. Sobre o ponto dado, lançamos sonobóias passivas as quais imediatamente começaram a funcionar. Qual não foi nossa surpresa quando o operador Jezebel (analisador de sinais subaquáticos) informou:

– Há sinal forte!

O oficial em Controle Operativo, Segundo-Tenente Anderson, analisou o mesmo e nos transmitiu:

– Senhor, o sinal registrado indica pertencer a uma turbina de alta velocidade.

Imediatamente informamos ao Comando da Aviação Naval (COAN). Enquanto esperávamos diretivas, continuamos investigando o contato. Algum tempo depois, o COAN nos ordenou continuar o exercício com a Força Aérea. De todos os modos, nosso avião não estava armado em configuração anti-submarino. Desta forma, o que muito provavelmente havia sido um submarino nuclear escapou de nossas mãos.

Regressamos à área do exercício e lançamos os sinais luminosos em grande quantidade, pois havia um vento de 25 nós. Obtivemos contato com os primeiros aviões Dagger procedentes de Rio Grande. Com uma diferença de 5 minutos apareceram os A-4 de Rio Gallegos e de San Julian, os Mirage de Comodoro Rivadavia e um Canberra de Trelew. Foi um exercício interessante, no qual se cumpriu o previsto. A maioria dos aviões "atacou" o alvo luminoso. Assim mesmo, assumimos a tarefa do avião de busca e resgate.

Finalizado o evento, nós nos dirigimos a Rio Grande, onde aterrissamos às 13h:00m. Nos dias subseqüentes, continuamos com os vôos de adestramento e aferição de todos os equipamentos e sistemas.

Uma missão interessante, que me tocou realizar, foi a de fornecer proteção anti-submarino ao navio mercante Rio Carcaraná, já que, havendo sido estabelecida uma zona de exclusão naval, aquela embarcação devia levar material importante a Puerto Argentino. A travessia foi efetuada sem maiores problemas.

Uma Comissão Inesperada

O 22 de abril me encontrou na Praça d'Armas de Rio Grande, onde recebi a notícia. Meu comandante, o então Capitão-de-Corveta Júlio Perez Roca, ordenou-me que preparasse minha equipagem para nos trasladarmos a Buenos Aires. Havia sido designado para formar tripulações de aviões Embraer EMB-111 Bandeirulha que devíamos trazer do Brasil. Obviamente, a notícia me surpreendeu, porém não era nenhuma novidade o fato de que devíamos reforçar nossa capacidade de esclarecimento, já que os P-2V7 logo chegariam ao fim de suas vidas úteis, devido à situação crítica que se vivia em função da falta de itens de reposição e ao desgaste do material.

Na mesma noite, foi deslocado um Netuno a Ezeiza, para que nele se instalasse um navegador VLF/OMEGA. Nele peguei uma carona para iniciar minha nova tarefa. Na segunda-feira 26, apresentei-me no edifício Libertad, onde encontrei aqueles que integrariam as novas tripulações. Eram eles:

Capitão-Tenente Miguel Salvador (piloto),
Primeiro-Tenente Luís Navarro (piloto),
Guarda-Marinha Gustavo Zurdo (piloto),
Suboficial Hugo Kalless (operador radar),
Suboficial Juan Appehans (mecânico),
Suboficial Carlos Gajardo (mecânico) e
Cabo Miguel Ramirez (operador radar).

Recebidos os detalhes da missão, viajamos na terça-feira 27 em um vôo comercial para São Paulo (SP). As ações bélicas se intensificavam no Teatro de Operações (TO). As tropas inglesas já se encontra-

vam na zona delimitada pelo TIAR. As Geórgias haviam sido retomadas pelos britânicos e já havíamos perdido um submarino.

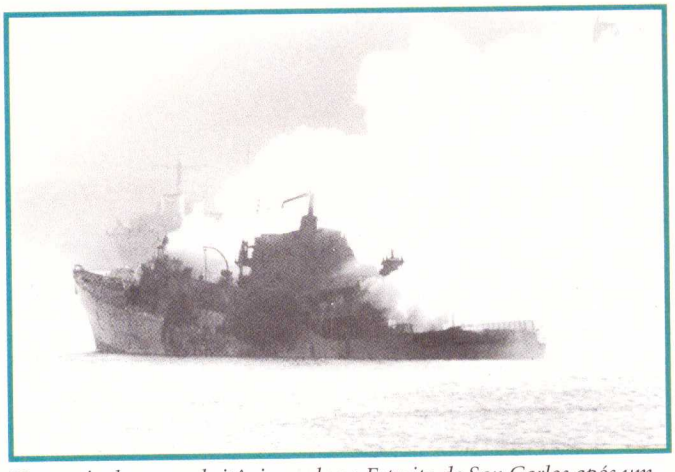
Chegamos a Congonhas (SP), onde um oficial superior da Armada Argentina nos recebeu, dando-nos as diretivas pertinentes. De lá nos deslocamos até São José dos Campos (SP), onde a Embraer tem suas principais instalações, e fomos alojados em um hotel da empresa. Também nos foram apresentados os instrutores e pilotos que nos dariam o adestramento. O plano previsto era muito simples e exigente. Em 14 dias devíamos estudar o avião, seus sistemas e sua operação, bem como aprender a voá-lo com segurança, para que, no menor tempo possível, estivéssemos em condições de operá-lo.

Não havia tempo a perder. No dia seguinte às 07h:00m estávamos recebendo aulas de conhecimento do avião. Vale a pena ressaltar a qualidade e o profissionalismo de nossos instrutores, a grande quantidade de ajudas didáticas e a grata predisposição manifestada para cumprir rapidamente a tarefa. Nossa rotina diária começava às 06h:00m com um rápido desjejum tropical, e às 07h:00m iniciávamos a instrução. Às 13h:00m fazíamos uma parada para o almoço até às 14h:00m, e a partir daí continuavam as aulas até finalizarmos a instrução programada para esse dia.

Durante seis dias cumprimos esta rotina e em seguida começamos o adestramento em vôo. Não houve obstáculos para realizar o planejado. Os aviões designados para o adestramento apresentaram pouquíssimas falhas e, mesmo quando estas apareciam, eram solucionadas rapidamente. O simulador de vôo foi utilizado com um rendimento ótimo, fato que acelerou significativamente o aprendizado no ar. Esta etapa foi cumprida em oito dias. O Tenente Salvador e eu seríamos Comandantes de Aeronave, enquanto o Tenente Navarro e o Guarda-Marinha Zurdo seriam co-pilotos. Vale assinalar que este último era recém-chegado da Escola de Aviação Naval e não possuía experiência operacional prévia.

Dois importantes protagonistas dessa história merecem especial destaque. Refiro-me, obviamente, aos dois aviões Embraer EMB-111 Bandeirulha que devíamos levar ao nosso país e logo operar no TO das Malvinas. Devo confessar que a primeira impressão não foi muito favorável. Tínhamos diante de nós um avião pequeno e de baixa velocidade. Um avião de transporte transformado em esclarecedor. Do ponto de vista aeronáutico, no entanto, refletia uma imagem segura e robusta. Possuía dois bons motores turboélice, PT6A-34, adequados ao seu tamanho. Não possuía pressurização nem sistemas antigelo, o que limitava severamente sua capacidade de operação. O instrumental era aceitável e o sistema de navegação estava reforçado com um moderno equipamento inercial, cujo rendimento era satisfatório e também servia como elemento de estabilização para o Radar AN/APS-128. Este último se encontrava instalado no nariz coberto com um domo que dava um aspecto mais militar à aeronave. A apresentação era setorial, cobrindo 240 graus à frente, devido à interferência causada pela fuselagem. O rendimento deste sensor era aceitável, mas se via limitado quando usado, com emissão intermitente. O desenho do equipamento previa um operador MAGE (Equipamento de Apoio à Guerra Eletrônica) porém estes aviões não tinham aqueles equipamentos instalados e, apesar dos esforços, não foi possível obtê-los na nossa curta estadia em São José dos Campos. Com respeito ao armamento, possuía capacidade para carregar quatro lançadores de foguetes de 5 polegadas ou um armamento de peso equivalente, e vinha equipado com uma mira elementar. A autonomia para o tipo de vôo que íamos realizar era de 6,5 horas. As funções a bordo incluíam: Comandante, Co-piloto, Mecânico, Operador Radar, Operador MAGE e dois Vigias ou Fotógrafos.

Enquanto realizávamos os cursos, as notícias da guerra nos chegavam com toda sua crueza. Os noticiários da televisão brasileira mostravam imagens de todas as agências, incluindo as inglesas. Foi assim que soubemos do confronto de 1º de maio, da tragédia do



Um navio de guerra britânico arde no Estreito de San Carlos após um ataque aéreo de aeronaves argentinas. A participação dos Embraer EMB-111 Bandeirulha foi fundamental para diversos destes ataques. Foto IWM.

Cruzador Belgrano, do afundamento do Destróier Sheffield, feitos que nos emocionaram e nos uniram ainda mais na camaradagem, à margem das hierarquias.

Finalmente, em 10 de maio concluímos o adestramento. Faltava receber as condições de traslado, solucionar falhas de certa importância e efetuar vôos de prova e verificação dos equipamentos, sobretudo o radar e o sistema de navegação inercial. Estes requerimentos demandaram dois dias de intensa atividade.

Por fim, em 12 de maio às 15h:00m iniciamos o traslado dos dois aviões: o 2-P-201 e o 2-P-202. Efetuamos uma escala técnica em Porto Alegre (RS), prosseguindo imediatamente via Concórdia e Concepción del Uruguay. Nas cercanias de Gualeguay foi possível avaliar perfeitamente o radar diante de uma frente de tempestade que se aproximava rapidamente na linha Dolores-São Fernando. Felizmente, aterrissamos em Punta Indio às 23h:00m local, com a frente cruzando por cima. Passamos os primeiros momentos de euforia e alegria por haver regressado ao nosso país e tomamos conhecimento dos fatos que se sucediam nas Malvinas, da situação que se vivia, e da urgência em se contar com um esclarecimento aéreo. Para tanto, os velhos Netuno haviam deixado de operar, sendo substituídos pelos Tracker, apesar de suas grandes limitações de autonomia. Tal era a urgência com que nossos aviões eram aguardados que recebi ordem de trasladar-me naquela madrugada mesmo, em um B-200, ao Comando da Aviação Naval, em Comandante Espora, para fazer o *debriefing* de nossa missão.

Às 08h:30m do dia seguinte, apresentei-me diante do Comandante da Aviação Naval e dos Chefes de seu Estado-Maior. Recebi a ordem de trasladar os dois aviões a essa Base a fim de completar sua preparação e formar tripulações para operá-los. Ali me foi indicado que os aviões seriam providos de um equipamento MAGE de desenho nacional, e que deveria me preparar com brevidade para estar em condições de operá-las de um aeródromo no sul do país.

Regressei de imediato a Punta Indio e dei as ordens necessárias para podermos efetuar o translado no dia seguinte.

Além dos aviões, o contrato de arrendamento previa uma determinada quantidade de suprimento e pessoal, que chegaria naquele dia em um vôo comercial. Efetuadas as coordenações necessárias para nosso traslado a Espora, solicitei que fosse organizada uma equipe de pessoal de manutenção, a fim de acompanhar-nos até o lugar de operação. Assim foi que se designou parte do pessoal militar e civil do Arsenal Aeronaval Nº 1 para formar um grupo de apoio em terra. Este grupo estava a cargo do então Segundo-Tenente Galandrini e constituiu um admirável grupo de seis entusiastas, que, sem medir conseqüências,

As aeronaves Sea Harrier eram o terror dos patrulheiros argentinos. Sua proximidade exigia manobras evasivas violentíssimas. De acordo com engenheiros da Embraer, as aeronaves Bandeirulha utilizadas no conflito voltaram para o Brasil com pesado dano estrutural devido à manobras deste tipo. Foto IWM.

prepararam-se para suas novas tarefas. Com o correr do tempo houve periódicos revezamentos por parte do pessoal do Arsenal. Depois, uma dispensa de algumas horas para que as tripulações se reunissem com suas famílias. Às 20h:00m, decolamos sob os olhares e acenos daqueles que ficaram em terra.

A fim de começar a avaliação dos aviões e de seus equipamentos, efetuamos uma rota sobre a água, rodeando a Província de Buenos Aires. Assim, pudemos medir, pela primeira vez, o desempenho do radar sobre a água e obter uma idéia de seus alcances a uma altura determinada, observando a costa, pontos notáveis e navios de diferentes tamanhos.

Às 23h:25m chegamos a Espora. Fomos recebidos pelo então Capitão-de-Fragata Luiz Vazquez que era meu superior direto, juntamente com outros chefes e oficiais da Base.

Um Fokker F-28 da Armada trouxe o pessoal técnico e o material.

Nem os aviões, nem nós mesmos estávamos em condição alguma de operar no Sul. Foi assim que de forma conjunta iniciamos uma veloz carreira para preparar os aviões, obter tripulações e adestrá-las rapidamente. Estas inquietudes e maneiras de ação foram informadas aos meus superiores, dos quais sempre recebi todo o apoio necessário.

Eram necessárias pelo menos quatro tripulações para operar todo o tempo os dois aviões. Para tanto, solicitei quatro oficiais para ampliar o rol de navegadores, sendo dois com experiência operacional: quatro operadores RADAR/MAGE e dois mecânicos com experiência em Beecheraft B-200. Rapidamente saíram as mensagens navais ordenando a imediata apresentação do pessoal requerido. Esta foi uma tarefa algo difícil, uma vez que a maioria do pessoal já se encontrava em distintas unidades operacionais. Apesar disso, dois dias mais tarde se apresentaram os Guardas-Marinha Gelman, Carrigo e Orofino, que se encontravam efetuando os cursos de acesso a Oficial na Escola Naval e o Segundo-Tenente Rosende, da Escola de Mecânica. Imediatamente se envolveram com a tarefa de estudar os equipamentos eletrônicos, uma vez que desempenhariam as funções de Operadores RADAR e MAGE. Neste ínterim não quisemos perder tempo esperando os pilotos e navegadores e executamos um acelerado plano de preparação e adestramento em técnicas de busca, aproximações; e esclarecimento de contatos.

Durante a preparação devíamos arrumar as duas aeronaves praticamente do zero, já que, apesar de terem vindo voando do Brasil, o fizeram com uma configuração mínima. Agora devíamos dotá-los como os aviões de uma esquadrilha operacional e, neste caso particular, para operações de combates reais.

Na noite de 15 de maio, o 2-P-201 foi entregue à Oficina Central para a pintura da cor cinza de baixa visibilidade e, simultaneamente, o 2-P-202 ao Arsenal Aeronaval Nº 2 para instalação do equipamento MAGE e as respectivas antenas. No dia seguinte se efetuou a manobra inversa. Em dois dias foram completados os trabalhos de mascaramento e a instalação do equipamento eletrônico.

No dia 17 efetuamos um vôo com tripulação completa, especialmente para nos adestrarmos no trabalho de equipe. Para tanto, coordenamos um vôo de máximo alcance por nosso litoral marítimo. Avaliamos consumos, *performances*, comunicações, sistemas de navegação, radar e MAGE. Tratamos de obter a melhor altura de vôo para essas condições, dado que eram parâmetros que desconhecíamos. Após 5 horas de vôo, aterrissamos em Espora, felizes e contentes por conhecer e dominar um pouco mais o vetor que devíamos empregar. Quando as aeronaves estavam em terra continuava a incansável e angustiante busca de material para completar o equipamento. Desde trajes antiexposição, coletes salva-vidas e suprimentos de primeiros socorros, até os botes salva-vidas. O problema residia em que grande parte dos elementos de que necessitávamos já haviam sido distribuídos ao pessoal anteriormente destacado incluindo o material de sobrevivência para as tripulações da Força Aérea. Por outro lado, tivemos que obter e nos inteirar das Ordens de Operações em vigor, confeccionar guias táticos e estudar os procedimentos das comunicações. Vasculhando até o último canto da Base Comandante Espora, e em Porto Belgrano, conseguimos equipamentos de navegação, cartas, calculadoras, *plotting boards* e outros apetrechos.

Quando tudo parecia estar pronto, apareciam requerimentos importantes que não se haviam tido em conta. Significou organizar uma esquadrilha de somente dois aviões.

Paralelamente, os operadores de detecção se adestravam em terra, estudando os equipamentos, particularmente o MAGE, invento local que mesmo com sua construção recente e precariedade da implementação teve resultados aceitáveis quando utilizado.

Nos dias 19 e 20, efetuamos novos vôos de adestramento com tripulações completas. Nestas oportunidades, coordenou-se com um Destróier tipo 42 a confecção de envolventes de lóbulo para o EMB-111. Foi assim que, mediante sucessivos vôos de adestramento e aproximação, determinou-se, com uma aceitável precisão, as distâncias e alturas em que nosso avião era detectado. Assim mesmo, medimos a sensibilidade de lóbulo em função da distância, valores estes que nas operações nos permitiriam trabalhar com menos incerteza diante da falta de sensores adequados, quando localizássemos navios inimigos.

A preparação estava pronta, considerando obviamente a urgência da situação, a disponibilidade de meios e a excelente vontade de todos para completar a tarefa. Havia um aspecto fundamental, que lamentavelmente nos atrapalhava, e que era relativo à disponibilidade de pilotos e navegantes. Nenhuma unidade podia abrir mão facilmente de seus oficiais. Insisti no tema, já que era óbvio que, sem tripulações de relevo, a continuidade dos vôos ficaria sensivelmente limitada. A urgência e a gravidade da situação impunham que se esquecessem algumas normas de adestramento, pois havia um limite dado pela disponibilidade de tempo e oportunidade para adestrar novos pilotos e navegantes.

Com respeito ao armamento, apesar da vontade, não se pode instalar nenhum tipo de arma. Também não houve tempo para instalar bengalas antimíssil infra-vermelho (*flares*), nem *chaff* anti-radar, que de alguma maneira constituiria uma defesa.

Em 20 de maio, ao meio-dia se apresentaram o Capitão-de-Corveta Goitia e o Capitão-Tenente Torfini, ambos reunidos ao grupo para serem treinados como Comandantes de Aeronave. Também os Suboficiais Haredia e Roblas, como mecânicos. Houve grandes

Aeronave EMB-111 Armada Argentina – 1982

Os dois EMB-111 chegaram à Base Aeronaval Comandante Espora no dia 14 de maio, seis dias mais tarde foram disponibilizadas para o combate após receberem o padrão de pintura de cor cinza de baixa visibilidade.

Copyright© 2006 Pete West/Action Editora

mostras de alegria e satisfação pela incorporação dos novos tripulantes. De imediato se dedicaram à tarefa de estudar os sistemas e a operação. Previamente, havia se diagramado um plano de adestramento "superacelerado", em função da experiência prévia dos novos tripulantes.

Com essas perspectivas, chegamos ao 21 de maio. As ações de guerra se desenrolavam com toda a intensidade. Chegou a ordem de nos destacarmos para Rio Gallegos e, nas condições em que estivéssemos, incorporar-nos ao Grupo-Tarefa 80.2.2, cujo comandante era o então Capitão-de-Corveta Héctor Skare, para continuar o adestramento dos novos pilotos no sul. Evidentemente, os acontecimentos se precipitavam aceleradamente. De todo o modo, em seis dias cumprimos o adestramento e a preparação a que nos havíamos proposto, em que pese a falta de pilotos.

Despedimos-nos de nossos camaradas destacados em Espora. Coordenei o transporte de todo o material de suprimento e do pessoal em um F-28 da Armada, e às 17h:55m decolamos com ambos os aviões em vôo direto à Base Aeronaval Rio Gallegos. O Tenente Fortini debutava como co-piloto em seu primeiro vôo de adestramento.

O Grupo Embraer entra em combate

"*Allá Vamos*" (para lá vamos) foi a expressão que definiu esta nova etapa. A incerteza se apresentou diante de nós. Centenas de perguntas sem resposta nos envolviam. Penso que deve ser por uma sensação similar que inexoravelmente deve gravitar todo soldado que se dirige ao combate. O importante é continuar, não ceder e ter vontade e decisão para seguir adiante. O silêncio da noite envolvia a cabine. Voávamos em área sob regras e normas de tempo de guerra. Até o mais simples equívoco na rota ou procedimento poderia acarretar conseqüências indesejáveis.

O aspecto logístico estava solucionado, e o operativo, de forma adequada às circunstâncias e meios designados. O tema da disponibilidade de pilotos seguia me preocupando intensamente.

Às 23h:10m aterrissamos com os dois aviões no destino previsto. Estavam em vigor estritas medidas de segurança. Por tal motivo, a escuridão, tanto que nos foi difícil taxiar até o local de estacionamento. Quando cortamos os motores, fomos recebidos por todo o Estado-Maior e a dotação da Esquadrilha Aeronaval Anti-Submarino, que estava baseada nesta localidade efetuando operações de esclarecimento. A Base era também a sede natural do Batalhão de Comando e Apoio Logístico da Fuerza de Infanteria de Marina Nº1.

Através de um esforço louvável e considerável por parte do pessoal da Esquadrilha Aeronaval Anti-Submarino e da Infantaria da Marinha (IM), foi possível colocar em aceitável estado de operação a velha pista daquela que alguma vez havia sido uma Base Aeronaval. Os serviços foram reativados e graças a eles funcionaram a torre de controle e os radiobalizadores. Foi instalado um TACAN portátil, serviços de combustível com um tanque e um abastecedor de campanha, e se implementou um serviço de incêndio e resgate. A defesa era feita pelo pessoal da IM. Em resumo, havia se armado um aeródromo de campanha com excelentes alojamentos.

Ao chegarmos a Rio Gallegos se produziu o inevitável intercâmbio de informações e vivências. Ali soubemos que o extremo grau de segurança se devia fundamentalmente à possibilidade de a base receber o ataque de grupos de comandos inimigos (SAS/SBS).

Alojamos-nos sem maiores problemas e organizamos o alojamento do pessoal de manutenção e a estiva do material de apoio, que chegaria em alguma hora da madrugada num avião da Armada.

Em princípio, estava estipulado que operaríamos como complemento dos Netuno desde Rio Grande. Porém, ao decidir-se a operação a partir de Rio Gallegos, passamos, na prática, a integrar a unidade. A idéia inicial era a de efetuarmos vôos táticos de adaptação à zona e, prioritariamente, adestrar novos pilotos. Essa idéia foi tão efêmera que só durou 24 horas. Na madrugada do 22 de maio chegou-nos a ordem de efetuar três vôos consecutivos. O objetivo do primeiro vôo era localizar o Porta-aviões Invincible em uma área determinada, manter acompanhamento e, posteriormente, efetuar uma vetoração de aviões de ataque. Momentos antes do *briefing*, a missão foi cancelada. Os dois vôos seguintes consistiram na busca de unidades de superfície em uma área determinada.

Cabe destacar que nossa autonomia nos permitia chegar a leste da Ilha Soledad, indo pelo norte ou pelo sul das ilhas, francamente a leste do meridiano de Puerto Argentino. Operacionalmente era uma vantagem, dado que os Tracker estavam mais limitados por sua autonomia e não tinham esse alcance.

Às 13h:00m decolamos rumo às Malvinas, para efetuar a primeira missão de esclarecimento com o novo tipo de avião. A tripulação era a seguinte:

Piloto: O autor

Co-piloto: Tenente Fiorini, que devia se adestrar e acumular horas de vôo e experiência no avião.

Navegador: Guarda-Marinha Zurdo

Operador MAGE: Tenente Rosende

Operador Radar: Guarda-Marinha Carrigo

Desisti de levar mecânicos em missões de combate, já que estimei que seriam mais eficazes trabalhando em tarefas de manutenção, solucionando as panes logo após cada vôo. Também não levávamos os observadores pela pouca disponibilidade de pessoal. Além do mais, o emprego deles para este tipo de missão constituía um paradoxo, já que detectar visualmente uma unidade de superfície equivalia a haver sido derrubado pela mesma, por haver entrado no alcance de seus sensores e armas antiaéreas muito antes de a termos avistado.

O primeiro vôo cobriu uma área com uma rota que passava ao sul do Estreito São Carlos. Obtivemos uma série de contatos com radar e MAGE. Os contatos foram informados imediatamente. A meteorologia era ruim e as chuvas diminuíram sensivelmente a visibilidade.

O primeiro inconveniente sério que se apresentou foi o acúmulo de gelo em partes do avião, já que não contávamos com sistemas antigelo. Driblamos de alguma forma este problema tratando de voar fora das nuvens, baixando a altura para buscar maiores temperaturas, e, em muitas oportunidades, rezando para que a formação de gelo não nos fizesse entrar em perda ou sofrer uma parada de motor.

A zona das Malvinas era um enxame de caças Sea Harrier, segundo os informes de inteligência que recebíamos. Afortunadamente, pudemos evitá-los, sem deixar de cumprir nossa missão.

Às 18h:25m aterrissamos em Rio Gallegos, onde o Tenente Salvador estava esperando com sua tripulação pronta para efetuar um segundo vôo, de características similares ao nosso.

Transmitimos todas as informações e novidades e, desejando-lhes a melhor das sortes, vimos decolar decididos a cumprir sua primeira missão de guerra.

A partir desse dia, começamos a voar de forma praticamente ininterrupta. Tratarei de sintetizar todos os eventos ocorridos.

A título de exemplo, comentarei uma missão típica, dado que a rotina dos vôos não teve maiores variações. Já faz parte da história da aviação que as missões de esclarecimento não se caracterizam por serem espetaculares. O trabalho é silencioso, até mesmo humilde. Simplesmente se cumpre a tarefa ordenada. Porém, quando se descuida do profissionalismo e se cometem erros, esses se pagam tão caros como em qualquer outra missão de combate.

Cumprimos uma seqüência de dois a três vôos operacionais diários. Nos momentos livres, o Tenente Salvador e eu efetuávamos vôos de instrução com os novos pilotos. Assim, nos últimos dias de maio, já contávamos com dois novos comandantes de aeronave operacionais. Com o transcurso dos dias se incorporaram a nós mais um piloto e quatro navegadores. Também se apresentou mais pessoal técnico para reforçar o time de manutenção.

Vou ao detalhe de um vôo típico. O *briefing* de missão era efetuado uma hora antes da decolagem. A tripulação se reunia na sala de Operações e ali eram recebidas todas as diretivas referentes à missão em particular, tipo de busca a realizar, informações de inteligência, meteorologia, tipo e magnitude das ameaças na área, atividade das PAC inimigas, planos de comunicações e outras. Normalmente não se possuía escolta aérea e o resgate em caso de sermos abatidos se apresentava como uma possibilidade remota.

Finalizando o *briefing*, nós nos dirigíamos ao avião estacionado no pátio. Cabe ressaltar que todos possuíam o equipamento completo de sobrevivência, traje antiexposição, coletes salva-vidas e equipamentos de comunicação de emergência (SARBE), além de contar a bordo com um bote autoinflável com equipamento completo. Uma vez embarcados eram efetuados os cheques regulamentares dos equipamentos e sistemas. Não se colocava o avião em marcha no pátio devido à grande quantidade de pedras soltas que havia e o conseqüente perigo de ingestão. Para tanto, rebocávamos o avião até a cabeceira em uso. Com esta medida solucionamos o problema de FOD (Foreign Object Damage) no táxi. Uma vez na cabeceira, os motores eram acionados, os sensores e equipamentos de navegação eram ligados e checados realizando as calibragens correspondentes e era efetuado um *check* rádio com o HF. Não iniciávamos uma operação sem antes nos assegurarmos das comunicações. Com tudo em ordem, decolávamos.

Uma vez no ar, nós nos colocávamos rumo à área designada. A uma distância prudente da costa, era efetuada uma rápida calibragem do radar sobre ecos de terra e sobre navios, o que dava uma idéia bastante aproximada sobre a sua *performance* para aquele dia, a melhor altura de detecção e o seu melhor alcance. O deslocamento até a zona de operações era efetuado em altitude, tratando de economizar combustível. Nas proximidades das ilhas se iniciava a descida para começar uma busca tática. A mesma em termos gerais consistia em avançar segundo rotas previstas em vôo rasante para evitar sermos detectados. A uma distância calculada em função da "área varrida" pelo radar se ascendia até a melhor altura de busca, a qual variava entre 5 e 7 mil pés, segundo as condições atmosféricas do dia. A subida parecia interminável, já que começávamos a nos expor à detecção inimiga. Fato comprovado pelos registros do MAGE, que captava as emissões dos radares inimigos, especialmente nas proximidades da frota inglesa ou perto de terra, quando já haviam sido instalados radares terrestres. Uma vez na altura escolhida, emitíamos com o radar. Efetuávamos três a quatro voltas de antena por cada escala, começando pela mais próxima, o que perfazia um total de 12 a 15 varreduras. Registrada a informação com Radar ou MAGE, efetuava-se uma descida de emergência até a altura de vôo rasante. A razão deste procedimento era assegurar um ótimo rendimento dos nossos sensores e dificultar a detecção por parte do inimigo. Repetíamos essas manobras tantas vezes ensaiadas nas etapas de adestramento com nossa frota de mar.

Conhecíamos bem o perigo da Aviação Embarcada e dos procedimentos de ação antiaérea do inimigo, e, obviamente, a forma de evadi-la. Uma vez em vôo rasante, rapidamente havia que deixar o ponto onde foram cometidas as indiscrições e dirigir-se a uma nova posição de emissão. O mesmo estava subentendido para a presença de navios na zona e na área que se devia explorar. Esta tática era empregada quando se efetuavam tarefas de busca anti-superfície e existiam claras evidências da presença de unidades de superfície e aéreas do inimigo.

Uma ajuda adicional foi obtida com o *transponder*, um equipamento de especificações civis que acendia sua luz de alarme quando um radar o "iluminava".

Desta forma, passo a passo e ininterruptamente, investigava-se toda a área designada, informando imediatamente a localização das unidades de superfície, assim como a ausência das mesmas.

Apesar de o MAGE que havíamos instalado nos Bandeirulha ser de uma concepção elementar, possuía uma certa capacidade para identificar radares, suas características principais e também de forma muito aproximada a distância do emissor. Também se podia determinar com uma discreta precisão se o avião se encontrava dentro ou fora do seu lóbulo de detecção e, conseqüentemente, se havia sido detectado pelo inimigo.

Em reiteradas oportunidades, foi possível determinar a presença de um Sea Harrier buscando seu alvo (nós). Sabíamos que ele estava lá quando, após acabarmos de subir para emitir com o radar delatando nossa posição, notávamos fortes interferências em nossa tela de radar (já desligado), produto da emissão de um radar de igual freqüência. Era o radar Blue Fox, dos Sea Harrier, cuja onda se introduzia por nossa antena. Tão clara era a manobra que se podiam apreciar as trocas de rumo do interceptador. Nestes casos, se estivesse evidente a sua proximidade, a única defesa que possuíamos era a de entrarmos em uma nuvem que graças à meteorologia reinante nunca faltava, e rezar para que não nos houvesse detectado. Após o conflito, analisando publicações inglesas que descrevem suas operações aéreas, deduziu-se que inexoravelmente em todos os vôos cruzamos a linha de estacionamento das PAC. Felizmente as táticas empregadas por nossos pilotos burlaram em todas as oportunidades a interceptação sem deixar de cumprir a missão.

Chegando ao ponto de afastamento máximo, empreendia-se o regresso efetuando as mesmas manobras que na ida, confirmando desta forma a presença ou ausência de unidades de superfície.

Após uma média de seis horas de vôo, pousávamos em Rio Gallegos. O combustível remanescente com que chegávamos alcançaria mais 20 minutos de vôo, pelo qual nossa operação era marginal

Não obstante, era a única maneira de poder estender a busca até os limites que os requisitos operacionais nos exigiam. Por sorte, nunca se suspendeu nenhuma missão apesar da meteorologia adversa do gelo que se formava na pista, do fato de contarmos somente com dois aviões e de todos os inconvenientes que se apresentaram por operar um avião quase desconhecido e com uma logística elementar.

As missões se sucediam uma atrás da outra sem grandes variações em seu desenrolar, todas elas possuidoras de uma intensa e particular emoção. Estávamos convencidos de que nossa tarefa era vital e, por conseguinte, nossas exigências eram permanentes para que não decaísse o ritmo dos vôos. As tripulações foram se afiando aceleradamente. A freqüência dos vôos foi tal que, ao final do conflito, alguns pilotos haviam alcançado a marca de 14 missões de combate cumpridas.

A moral foi excelente em todos os momentos. Com o pessoal com que convivemos passamos momentos inesquecíveis, nos quais a camaradagem e o alto espírito combativo reinavam sobre tudo. Os momentos em terra se valorizavam com toda a intensidade, ante a satisfação de um vôo completo com êxito e a perspectiva de que em poucas horas surgiria a próxima missão.

Os feitos e as anedotas se sucediam de forma ininterrupta. Gostaria de descrever todo o ocorrido e o vivido. Mas, para isto, talvez fosse necessário redigir um livro. O que me motivou a contar esta história foi o fato de que, como mais antigo do Grupo, acreditei ser necessário resgatar aqueles sucessos, para que com o correr do tempo não fossem esquecidos, e possam servir de experiência para quem nos seguir nesta maravilhosa profissão de marinheiros e aviadores.

Nunca pudemos apreciar o resultado de nosso esforço diário, pelo menos não de forma imediata. De certa forma, estávamos ilhados de outras unidades operacionais. Com o tempo nos inteirávamos das travessias dos aviões de transporte, das missões dos helicópteros e dos ataques a unidades de superfície, aos quais contribuímos e fazíamos possíveis com nossa tarefa silenciosa.

Em 13 de junho foi efetuado o último vôo operacional. Foi um dos mais ativos pela quantidade de detecções, tanto do radar como do MAGE. A aviação inimiga estava particularmente ativa e agressiva. Às 21h:15m aterrissou em Rio Gallegos o 2-P-201, após realizar com êxito a tarefa ordenada na última missão de combate do Grupo Embraer.

Seria extenso demais detalhar os sentimentos e as emoções que se vivem quando se termina uma batalha e o resultado é adverso. O 14 de junho se apresentou como o dia mais triste desta história. De repente tudo havia terminado. O frenético ritmo dos vôos se deteve de repente. Chegaram novas ordens para desarmar tudo e começar a retornar para casa.

Em 24 de junho, os dois Bandeirulha decolaram rumo à Comandante Espora. Um pouco antes já haviam sido evacuados o pessoal de manutenção e todo o material de apoio. Ali foi realizada uma emotiva cerimônia com todo o pessoal da Aviação Naval que havia participado das Operações. Surgiram lembranças tristes pelos grandes ausentes e alegres reencontros com os amigos e camaradas.

Os dois aviões logo se deslocaram a Punta Indio para esperar novas ordens. Todo o pessoal se reintegrou a seus destinos anteriores.

Quando me encontrava de licença, pronto para reiniciar as aulas na Escola de Guerra, recebi ordem do Comandante da Força Aeronaval Nº1 para apresentar-me a fim de preparar o traslado dos EMB-111 de volta ao Brasil. As mesmas tripulações que os trouxeram os levariam de volta.

Parecia um sonho que tanta atividade, tantas emoções, tantos fatos comprimidos no tempo já haviam passado. A volta ao Brasil se apresentava agora como uma tarefa simples, praticamente um passeio.

No dia 14 de julho, iniciamos o traslado para o Brasil em um vôo direto. Aterrissamos em São José dos Campos às 12h:20m, hora local. Aguardava-nos ali uma muito agradável e emotiva surpresa. A imensa maioria do pessoal da fábrica havia abandonado suas tarefas e nos dava sua saudação silenciosa das ruas e dos estacionamentos. Seria demais relatar a profunda sensação que este fato nos causou. Foi um gesto de reconhecimento do qual nunca nos esqueceremos.

Entregamos os aviões e em seguida todo o material de reposição. Regressamos à Argentina via Rio de Janeiro e Ezeiza num vôo comercial.

A tarefa havia terminado. Voltávamos para casa.

Linha de vôo de aviões Tracker e Bandeirulha na Base Aeronaval Comandante Espora em junho de 1982. Com a parada dos Netuno logo no início do conflito, recaiu sobre os Tracker e os Bandeirulha a tarefa de realizar as surtidas de esclarecimento para o COAN. No entanto, devido à restrita autonomia dos Tracker, coube na verdade aos Bandeirulha realizar esta tarefa nas pernas mais longas. Foto arquivo Juan Carlos Cicalesi e Santiago Rivas.